平成 20 年長審第 25 号

# 漁船快丸機関損傷事件（簡易）

言 渡 年 月 日　平成 20 年 8 月 12 日
審　　判　　庁　長崎地方海難審判庁（内山欽郎）
理　　事　　官　浅野真司
受　　審　　人　A
　職　　名　快丸船長
　操 縦 免 許　小型船舶操縦士
損　　害　全ピストン，シリンダライナ，各軸受メタル，クランク軸等に損傷
原　　因　主機潤滑油の性状管理不十分

裁　決　主　文

本件機関損傷は，主機の潤滑油の性状管理が十分でなかったことによって発生したものである。

受審人Ａを戒告する。

裁決理由の要旨

（海難の事実）

１　事件発生の年月日時刻及び場所

平成 19 年 6 月 21 日 14 時 30 分

長崎県生月島西方沖合

（北緯 33 度 24.4 分　東経 129 度 19.3 分）

２　船舶の要目

船　種　船　名　漁船快丸
総　ト　ン　数　19 トン
登　　録　　長　18.71 メートル
機 関 の 種 類　過給機付 4 サイクル 6 シリンダ・ディーゼル機関
　出　　力　558 キロワット
　回　転　数　毎分 1,800

３　事実の経過

快丸は，昭和 61 年 7 月に進水したＦＲＰ製漁船で，平成 6 年に製造されたＢ社製のＳ6ＲＦ－ＭＴＫ型と呼称するクラッチ付きディーゼル機関を主機として装備し，主機の前部動力取出し軸からエアクラッチを介して操業用発電機や油圧ポンプ等が駆動できるようになっており，同 16 年 11 月 30 日付けで現船舶所有者が買船した後，13 時ころ水揚げ港を出港して五島列島周辺や対馬南方の漁場で日没後から翌朝 04 時ころまで操業を行い，09 時までに同港に戻って水揚げを行うという形態で，長崎県楠泊漁港を基地として，1 箇月に 18 日間ほどいか一本釣り漁業に従事していた。

主機の潤滑油系統は，クランク室底部の油だめに溜められた潤滑油が，こし網を経て直結駆動の潤滑油ポンプで吸引・加圧され，潤滑油こし器を通って潤滑油冷却器で冷却された後,主管に至って各シリンダの軸受やピストンに供給される系統，カム軸や過給機等に供給される系統及び燃料噴射ポンプに供給される系統に分岐し，各々が各部を潤滑あるいは冷却して油だめに戻るようになっていた。

Ａ受審人は，まき網漁業船団の各漁船に甲板員として乗船した後，昭和 50 年 2 月一級小型

船舶操縦士免許を取得し，同漁業船団の運搬船船長を経て，平成 18 年 3 月ころから快丸に船長として乗り組んで機器の運転及び保守管理にも携わっており，普段は，不具合が生じればその都度修理業者に依頼して修理を行うほか，主機の始動前に潤滑油量や冷却水量などを点検して減っていれば補給するとともに始動後に油漏れや水漏れなどを点検し，航海中は回転数毎分 1,300 で，操業中は回転数毎分 1,200 で月間 350 時間ほど主機を運転しながら操業を繰り返していた。

ところで，A受審人は，主機潤滑油の性状管理については，250 運転時間ごとに潤滑油と潤滑油こし器フィルタを新替えするよう主機取扱説明書に記載されていたのに同説明書を読んでおらず，今まで乗船した船と同様に 3 箇月ないし 4 箇月ごとに同油及び同フィルタを新替えし，その際，潤滑油をロータリーポンプで抜き出して新油を補給するだけで，油だめの掃除を行っていなかったばかりか，平成 19 年 2 月ころ，普段のように潤滑油を交換しようとした際，同油が著しく汚損しているのを認めたが，油だめを掃除するためにクランク室ドアを開けると高価なドアパッキンを交換しなければならないことなどから，油だめを掃除して堆積した燃焼残渣物を完全に除去してから新油を補給するなど，潤滑油の性状管理を十分に行わなかった。

そのため，快丸は，潤滑油の性状劣化が急速に進行して，いつしか，主機各部の潤滑が阻害されるおそれのある状況になっていた。

こうして，快丸は，A受審人ほか 1 人が乗り組み，操業の目的で，船首 0.5 メートル船尾 2.5 メートルの喫水をもって，同年 6 月 21 日 13 時 00 分長崎県舘浦漁港を発し，主機を全速力前進にかけて 9.0 ノットの対地速力で同港西方沖合の漁場に向かっていたところ，潤滑阻害が進行して主軸受及びクランクピン軸受等が焼き付き，14 時 30 分生月長瀬鼻灯台から真方位 305 度 4.7 海里の地点において，主機が突然停止した。

当時，天候は晴で風力 3 の南風が吹き，海上は穏やかであった。

A受審人は，直ちに操縦ハンドルを停止位置に戻して機関室に急行したところ，油の焦げたような臭いがして潤滑油量も減少していたので，クランク軸が焼き付いたと判断し，主機の運転継続は不可能だと考えて僚船に曳航を依頼した。

快丸は，曳航された舘浦漁港で修理業者が各部を調査したところ，全ピストン，シリンダライナ及び各軸受メタル並びにクランク軸等に損傷が判明したので，のち修理費用の関係で主機を換装した。

（海難の原因）

本件機関損傷は，主機の保守管理にあたり，潤滑油の性状管理が不十分で，同油の性状が著しく劣化したまま主機の運転が続けられ，各部の潤滑が阻害されたことによって発生したものである。

（受審人の所為）

A受審人は，主機の保守管理にあたり，潤滑油の交換時に同油が著しく汚損しているのを認めた場合，長期間油だめの掃除を行っていなかったので燃焼残渣物が堆積しているおそれがあったから，そのまま新油を補給して同油の性状を急激に劣化させることのないよう，油だめを掃除して燃焼残渣物を完全に除去してから新油を補給するなど，潤滑油の性状管理を十分に行うべき注意義務があった。ところが，同人は，クランク室ドアを開けると高価なドアパッキンを交換しなければならないことなどから，ロータリーポンプで潤滑油を抜き出しただけで油だめの掃除を行わずに新油を補給するなど，潤滑油の性状管理を十分に行わなかった職務上の過失により，同油

の性状劣化によって主機各部の潤滑が阻害される事態を招き，全ピストン，シリンダライナ及び各軸受メタル並びにクランク軸等を損傷させるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては，海難審判法第４条第２項の規定により，同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。